

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 07-270541

(43)Date of publication of application : 20.10.1995

(51)Int.Cl. G01V 3/08
B60N 5/00

(21)Application number : 06-062278 (71)Applicant : AISIN SEIKI CO LTD

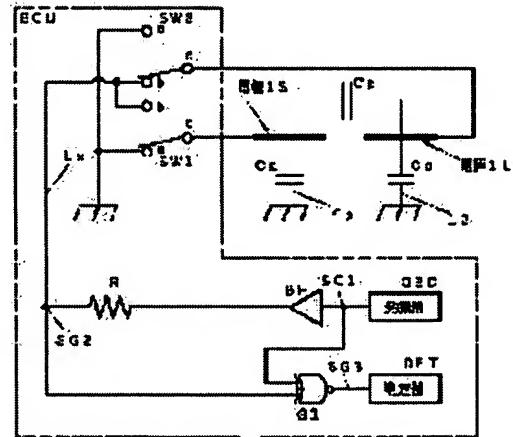
(22)Date of filing : 31.03.1994 (72)Inventor : SUGIYAMA MASANORI
OKADA EIJI

(54) DEVICE FOR DETECTING DIELECTRIC

(57)Abstract:

PURPOSE: To eliminate a false operation of detection of passenger in relation to a change in a dielectric constant due to moisture absorption of seat cushion.

CONSTITUTION: Capacitance Cp formed between two electrodes 13 and 11 embedded in a seat is measured. Switches SW1 and SW2 are provided between electrodes 11, 12 and 13 and a detecting circuit and the state is switched over sequentially. Based on the time detected by connecting Cb and Cp, the time detected by connecting Ca and Cp and the time detected by connecting Ca and Cb, the Cp is determined by computation.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's
decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's
decision of rejection]

[Date of extinction of right]

Copyright (C); 1998,2003 Japan Patent Office

(19)日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平7-270541

(43)公開日 平成7年(1995)10月20日

(51)Int.Cl.⁶
G 0 1 V 3/08
B 6 0 N 5/00

識別記号 D 9406-2G

F I

技術表示箇所

審査請求 未請求 請求項の数3 OL (全8頁)

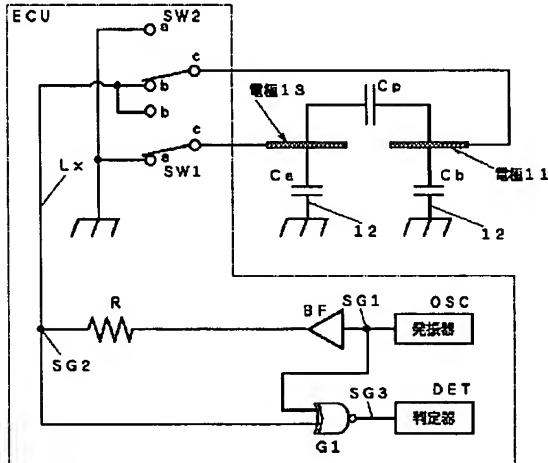
(21)出願番号	特願平6-62278	(71)出願人	000000011 アイシン精機株式会社 愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地
(22)出願日	平成6年(1994)3月31日	(72)発明者	杉山昌典 愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地 アイシン精機株式会社内
		(72)発明者	岡田英二 愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地 アイシン精機株式会社内
		(74)代理人	弁理士 杉信興

(54)【発明の名称】 誘電体検出装置

(57)【要約】

【目的】 シートクッションの吸湿による誘電率変化に対して、乗員検出の誤動作をなくする。

【構成】 シート4に埋込んだ2つの電極13, 11間に形成される静電容量Cpを測定する。電極11, 12, 13と検出回路との間にスイッチSW1, SW2を設けて状態を順次に切換え、Cb + Cpを接続して検出したt1と、Ca + Cpを接続して検出したt2と、Ca + Cbを接続して検出したt3に基づいて、計算によりCpを求める。



1

2

【特許請求の範囲】

【請求項1】 誘電体検出対象領域の近傍に配置された共通電極；前記誘電体検出対象領域の近傍の、前記共通電極とは別の位置に配置された第1の検出電極；前記誘電体検出対象領域の近傍の、前記共通電極及び第1の検出電極とは別の位置に配置された第2の検出電極；それに接続されるコンデンサの静電容量に応じた結果を出力する、静電容量測定手段；前記共通電極、第1の検出電極、第2の検出電極、及び静電容量測定手段の間の接続状態を切換えるスイッチ手段；及び前記スイッチ手段を制御してその接続状態を切換え、前記静電容量測定手段が出力する複数の接続状態における測定結果に基づいて、検出対象誘電体に関する情報を出力する、誘電体識別手段；を備える、誘電体検出装置。

【請求項2】 前記誘電体識別手段は、前記共通電極と第1の検出電極とを接続して第2の検出電極と静電容量測定手段とを接続した状態で測定される第1の値、前記共通電極と第2の検出電極とを接続して第1の検出電極と静電容量測定手段とを接続した状態で測定される第2の値、及び前記第1の検出電極と第2の検出電極と同時に静電容量測定手段に接続した状態で測定される第3の値に基づいて、検出対象誘電体に関する情報を生成する、前記請求項1記載の誘電体検出装置。

【請求項3】 前記第1の検出電極が座席ベース部の上面近傍に配置され、前記第2の検出電極が座席背もたれ部の表面近傍に配置された、前記請求項1記載の誘電体検出装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】 本発明は誘電体検出装置に関し、例えば自動車の座席上に乗員が存在するか否かを検出するのに利用しうる。

【0002】

【従来の技術】 例えば車輌においては、乗員が座席に着座したときに自動的に装着状態になる自動シートベルト装置、乗員が降車した時に自動的に窓を閉じる自動パワーウィンドウ装置、乗員が降車した時に自動的にドアをロックする自動ドアロック装置等々を設置することが提案されている。この種の装置においては、乗員が座席に着座しているか否か、あるいは乗員が車内にいるか否かを検出する手段が必要とされる。

【0003】 そこで従来より、人間が誘電体であることを考慮して、車室内に配置した電極によって形成されるコンデンサ中に、車上の人間が存在する位置が含まれるように構成し、測定したコンデンサの静電容量の値を調べることにより、乗員の有無を検出することが実施されている。

【0004】 例えば、特開平1-113692号に開示された技術では、車上の座席に内蔵した1つの検出電極と車輌ボディとの間に形成されるコンデンサの静電容量

10

20

30

40

を測定した結果から乗員の有無を検出するように構成してある。

【0005】

【発明が解決しようとする課題】 ところで、車上の座席に内蔵される1つの検出電極と車輌ボディとの間には、空気の存在する空間だけでなく、座席を構成する表皮、シートクッション等も存在する。空気だけが存在する空間の誘電率はほぼ一定であるが、座席を構成する表皮、シートクッション等の誘電率は大きく変動する場合がある。例えば、雨天時に座席が雨水で濡れると、表皮、シートクッション等の吸水によって、その誘電率が通常と比べて大きく変化するので、これらの部材を含むコンデンサの静電容量が、乗員の有無とは無関係に大幅に変化する。

【0006】 座席を構成する部材が乾燥している場合には、乗員が存在しない時に検出される静電容量C1と、乗員が着座している時に検出される静電容量C2との関係が、確実に $C1 < C2$ になるので、例えば $(C1 + C2) / 2$ を乗員の有無を識別するための静電容量のしきい値 C_{ref} に定めると、 $C1 < C_{ref} < C2$ になり、検出した静電容量 C_{det} が、 $C_{det} < C_{ref}$ であれば「乗員なし」と判定し、 $C_{det} > C_{ref}$ であれば「乗員有」だと判定しうる。しかしながら、座席を構成する部材が吸水していて乗員が存在しない時に検出される静電容量C11は、 $C1 < C11$ になるので、座席を構成する部材の濡れ具合などに応じて、 $C11 < C_{ref}$ になる場合と、 $C_{ref} < C11$ になる場合とがあり、乗員の有無の検出に誤りが生じる可能性がある。

【0007】 従って本発明は、検出対象の誘電体以外の、座席を構成する部材などの誘電率の変化に対して、誤検出の発生の可能性を低減することを課題とする。

【0008】

【課題を解決するための手段】 上記課題を解決するために、本発明の誘電体検出装置は、誘電体検出対象領域の近傍に配置された共通電極(12)；前記誘電体検出対象領域の近傍の、前記共通電極とは別の位置に配置された第1の検出電極(13)；前記誘電体検出対象領域の近傍の、前記共通電極及び第1の検出電極とは別の位置に配置された第2の検出電極(11)；それに接続されるコンデンサの静電容量に応じた結果を出力する、静電容量測定手段(I C1)；前記共通電極、第1の検出電極、第2の検出電極、及び静電容量測定手段の間の接続状態を切換えるスイッチ手段(SW1, SW2)；及び前記スイッチ手段を制御してその接続状態を切換え、前記静電容量測定手段が出力する複数の接続状態における測定結果に基づいて、検出対象誘電体に関する情報を出力する、誘電体識別手段(I C2)；を備える。

【0009】 また、請求項2の発明では、前記誘電体識別手段(I C2)を、前記共通電極と第1の検出電極とを接続して第2の検出電極と静電容量測定手段とを接続

した状態で測定される第1の値(t_1)、前記共通電極と第2の検出電極とを接続して第1の検出電極と静電容量測定手段とを接続した状態で測定される第2の値(t_2)、及び前記第1の検出電極と第2の検出電極と同時に静電容量測定手段に接続した状態で測定される第3の値(t_3)に基づいて、検出対象誘電体に関する情報(C_p)を生成するように構成する。

【0010】また請求項3の発明では、前記第1の検出電極(13)が座席ベース部の上面近傍に配置され、前記第2の検出電極(11)が座席背もたれ部の表面近傍に配置される。

【0011】なお上記括弧内に示した記号は、後述する実施例中の対応する要素の符号を参考までに示したものであるが、本発明の各構成要素は実施例中の具体的な要素のみに限定されるものではない。

【0012】

【作用】本発明においては、誘電体検出対象領域の近傍の互いに異なる位置に、共通電極(12)、第1の検出電極(13)、及び第2の検出電極(11)が配置されている。これらの電極は、スイッチ手段(SW1、SW2)を介して静電容量測定手段(I C1)の入力に接続される。従って、スイッチ手段を切換えることにより、静電容量測定手段に接続されるコンデンサの静電容量が変わる。

【0013】共通電極、第1の検出電極及び第2の検出電極によって形成される電気回路には、次の3種類のコンデンサが形成される。第1のコンデンサC_aは第1の検出電極と共通電極との間に形成され、第2のコンデンサC_bは第2の検出電極と共通電極との間に形成され、第3のコンデンサC_pは第1の検出電極と第2の検出電極との間に形成される。

【0014】第1の検出電極と共通電極とを短絡して電2の検出電極と共通電極とを静電容量測定手段に接続すると、前記第2のコンデンサC_bと第3のコンデンサC_pとが並列に接続された回路の静電容量(C_b+C_p)が静電容量測定手段に接続される。また、第2の検出電極と共通電極とを短絡して電1の検出電極と共通電極とを静電容量測定手段に接続すると、前記第1のコンデンサC_aと第3のコンデンサC_pとが並列に接続された回路の静電容量(C_a+C_p)が静電容量測定手段に接続される。更に、第1の検出電極と第2の検出電極とを短絡してこれらの電極と共通電極とを静電容量測定手段に接続すると、前記第1のコンデンサC_aと第2のコンデンサC_bとが並列に接続された回路の静電容量(C_a+C_b)が静電容量測定手段に接続される。従って、静電容量測定手段は、複数の測定結果に基づいて前記第1のコンデンサC_a、第2のコンデンサC_b及び第3のコンデンサC_pのいずれの静電容量も計算して求めることができる。

【0015】ここで、例えば共通電極を自動車のボディ

アース電極と仮定し、第1の検出電極及び第2の検出電極をそれぞれ自動車内の座席内に埋込まれた電極と仮定すると、前記第1のコンデンサC_a及び第2のコンデンサC_bの静電容量の大きさは、例えばシートクッション部材の吸湿度合いの影響を強く受けるが、第3のコンデンサC_p静電容量の大きさは、シートクッション部材の吸湿度合いの影響をほとんど受けない。また、第3のコンデンサC_pを構成する第1の検出電極と第2の検出電極との間の空間は、座席の近傍であるため、第3のコンデンサC_pの静電容量は、座席の近傍に乗員(誘電体である人間)が存在するか否か、あるいは乗員が着座しているか否かに応じて大きく変化する。

【0016】本発明では、誘電体識別手段(I C2)が、静電容量測定手段の出力する複数の接続状態における測定結果に基づいて、検出対象誘電体に関する情報を生成するので、上記第3のコンデンサC_pの静電容量から、検出対象誘電体を検出することができる。従って、シートクッション部材の吸湿度合い等の検出結果への影響を大幅に低減しうる。

【0017】また請求項2によれば、前記コンデンサC_a、C_pによって形成される静電容量(C_a+C_p)に対応する第1の値(t_1)、前記コンデンサC_b、C_pによって形成される静電容量(C_b+C_p)に対応する第2の値(t_2)、及び前記コンデンサC_a、C_bによって形成される静電容量(C_a+C_b)に対応する第3の値(t_3)に基づいて、検出対象誘電体の影響を受け変化する第3のコンデンサC_pの静電容量を確実に検出することができる。

【0018】また請求項3によれば、前記第1の検出電極が座席ベース部の上面近傍に配置され、前記第2の検出電極が座席背もたれ部の表面近傍に配置されるので、前記第3のコンデンサC_pの静電容量が、シートクッション部材等の吸湿度合いの影響を受けにくく、より確実に乗員の有無を検出しうる。

【0019】

【実施例】実施例の装置の構成を図1に示す。この装置は、自動車2上に搭載されており、運転者用の座席4に乗員1が着座しているか否かを検出する。座席4は、大きく分けると、シートベース部4aとシートバック部4bで構成されている。図示しないが、シートベース部4aとシートバック部4bは、各々、着座面を形作るメインクッション、シートとしての弾性を付与するばね部材、それらを覆う表皮部材、座席を支持するシートパンなどのフレーム部材によって構成されており、フレーム部材は、スライドレールやブラケットを介して、自動車2のボディ9に固定されている。

【0020】この実施例では、シートベース部4aとシートバック部4bに、それぞれ検出電極13及び11が内蔵されている。検出電極13及び11は、矩形の導電性織布で構成しており、乗員1が座席4に着座している

時に、乗員1の体の一部分と接触しうる座席4上の着座領域と対向するように配置されている。実際には、検出電極13及び11は、座席4を構成する表皮の乗員1と接触する部分とメインクッションとの間に挟まれて固定されている。従って、検出電極13及び11は、各々、着座した乗員1の体と近接した位置に存在する。

【0021】自動車2のボディ9は大部分が金属製であり、その金属部分は、自動車2上の電気回路のアースラインと接続されている。即ち、ボディ9の金属部分は、アース電極12を形成している。

【0022】座席4の検出電極13、11とアース電極12は、電子制御ユニットECUと接続されている。電子制御ユニットECUは、検出回路IC1、判定回路IC2、切換回路IC3、及び出力回路OCを備えており、検出電極13、11及びアース電極12間に形成されるコンデンサの静電容量から、乗員1が座席4に着座しているか否かを識別する。

【0023】電子制御ユニットECUの具体的な構成は図2に示されているが、これを説明する前に、乗員1が座席4に着座しているか否かを識別するための原理について説明する。

【0024】検出電極13、11及びアース電極12で構成される電気回路に関する等価回路を図3に示す。図3を参照すると、検出電極13とアース電極12との間の空間にはメインクッション5が介在しており、検出電極11とアース電極12との間の空間にはメインクッション5Bが介在しており、検出電極13と検出電極11との間の空間には、表皮8、乗員1、表皮8Bが介在している。乗員1が着座していない時には、表皮8と表皮8Bとの間の空間には空気が存在する。

【0025】検出電極13とアース電極12との間の静電容量Caは、メインクッション5の誘電率に応じて変化し、検出電極11とアース電極12との間の静電容量Cbは、メインクッション5Bの誘電率に応じて変化するが、メインクッション5及び5Bの誘電率は、空気中の水分量(即ち湿度)などの影響を大きく受ける。一方、検出電極13と検出電極11との間の静電容量Cpは、表皮8と表皮8Bとの間に乗員1が存在するか否かに応じて大きく変化する。即ち、乗員1の人体は誘電体であり、その誘電率が空気の誘電率に比べてはるかに大きいので、乗員1の有無に応じて静電容量Cpが大きな影響を受ける。検出電極13と検出電極11との間の空間の大きさに比べて、表皮8及び表皮8Bの厚みは小さいので、それらの誘電率の変化は、静電容量Cpに大きな影響を及ぼさない。つまり、静電容量Cpの大きさが検出できれば、空気中の水分量(即ち湿度)などの影響を受けずに、乗員1の着座の有無を検出しうる。

【0026】検出電極13、11及びアース電極12と、電子制御ユニットECUの主要機能部分だけを抽出して簡略化したものを図4に示す。図4を参照すると、

電子制御ユニットECUの信号ラインLxは、2つのスイッチSW1、SW2を介して、検出電極13及び11と接続されている。スイッチSW1及びSW2はアナログスイッチであり、各々、その共通端子cを他の端子a、bのいずれかと接続することができる。スイッチSW1は、共通端子cが検出電極13と接続され、端子aが接地され、端子bが信号ラインLxに接続されている。スイッチSW2は、共通端子cが検出電極11と接続され、端子aが接地され、端子bが信号ラインLxに接続されている。

【0027】発振器OSCは、周期が一定の矩形波の信号SG1(図5参照)を出力する。この信号SG1は、パッファBFを通り、検出電極13、11及びアース電極12で構成されるコンデンサと抵抗器RとでなるCR時定数回路に供給される。従って、信号ラインLxに現われる信号SG2(図5参照)は、CR時定数回路の影響によって、SG1に比べ、信号の立ち上りと立ち下りがなだらかになる。信号SG2の立ち上りと立ち下りのカーブは、CR時定数回路の時定数、即ちコンデンサの静電容量に応じて変化する。

【0028】信号SG1及びSG2は、イクスクルーシブオアゲートG1に入力される。このイクスクルーシブオアゲートG1は、信号SG1の振幅Eの半分の電圧(E/2)をしきい値として、信号のレベルを高/低の2値に識別する。イクスクルーシブオアゲートG1が出力する信号SG3は、信号SG1及びSG2の2値レベルが一致する時には低レベルになり、一致しない時には高レベルになる。信号SG1及びSG2の2値レベルが一致しないのは、信号SG1の立ち上り時点から信号SG2がE/2に上昇するまでの間、及び信号SG1の立ち下り時点から信号SG2がE/2に下降するまでの間である。

【0029】この実施例では、判定器DETは、信号SG3を監視し、信号SG1の立ち下り時点から信号SG2がE/2に下降するまでの間の時間Tに基づいて、乗員1の着座の有無を識別する。実際には、スイッチSW1及びSW2の状態を順次に切換え、3種類の状態における時間Tをそれぞれ測定し、それらの結果に基づいて着座の識別を実施する。

【0030】ここで、電極13-12間に形成されるコンデンサCaの静電容量をCaとし、電極11-12間に形成されるコンデンサCbの静電容量をCbとし、電極13-11間に形成されるコンデンサCpの静電容量をCpで表わす。

【0031】スイッチSW1の端子c-a間を接続し、スイッチSW2の端子c-b間を接続すると、信号ラインLx-アース間の静電容量CxがCb+Cpになるので、この場合に測定される時間Tをt1とすれば次式が成立する。

7

8

$$C_b + C_p = - (t_1 / (R \cdot 1n2)) \dots (1)$$

同様にスイッチ SW1 の端子 c - b 間を接続し、スイッチ SW2 の端子 c - a 間を接続すると、信号ライン Lx とアース間の静電容量 Cx が Ca + Cp になるので、こ*

$$Ca + Cp = - (t_2 / (R \cdot 1n2)) \dots (2)$$

また、スイッチ SW1 の端子 c - b 間を接続し、スイッチ SW2 の端子 c - b 間を接続すると、信号ライン Lx とアース間の静電容量 Cx が Ca + Cb になるので、こ*

$$Ca + Cb = - (t_3 / (R \cdot 1n2)) \dots (3)$$

従って、次の第4式が成立する。

$$\star 10\star [0035]$$

$$Cp = (t_3 - t_1 - t_2) / (2 \cdot R \cdot 1n2) \dots (4)$$

即ち、時間 t1, t2 及び t3 を測定すれば、第4式から静電容量 Cp を求めることができる。前述のように、静電容量 Cp は温度等の影響を受けにくく、乗員 1 の着座の有無に応じて大きく変化するので、静電容量 Cp の大きさをしきい値と比較することによって、乗員 1 の着座の有無を識別できる。

[0036] ここで図 2 を参照し、実際の電子制御ユニット ECU について説明する。検出回路 IC1 は、ゲートアレイであり、1 つの集積回路として構成されている。この検出回路 IC1 には、図 4 の発振器 OSC, パッファ BF, イクスクルーシブオアゲート G1, 及び判定器 DET の一部の機能が組込まれている。抵抗器 R1 が図 4 の R に対応する。アナログコンパレータ CMP1 は、信号ライン Lx の電圧をしきい値 (E/2) と比較して 2 値信号を生成し、この 2 値信号を検出回路 IC1 内部のイクスクルーシブオアゲート G1 の一方の入力に印加する。イクスクルーシブオアゲート G1 のもう一方の入力には、発振器 OSC の出力信号が印加される。OSC1 は、発振器 OSC の一部を構成する水晶回路である。もう 1 つのアナログコンパレータ CMP1 は、電圧の異常低下を検出するために設けられている。即ち、例えば電源電圧の変動や故障などによって、発振器が出力する信号の振幅 E が低下すると、測定される時間 t1, t2, t3 に誤りが生じるので、信号ライン Lx の電圧を予め定めたしきい値と比較して 2 値信号を生成する。この 2 値信号により、信号ライン Lx の高レベルの電圧 E の異常低下を検出できる。また、検出回路 IC1 はタイマを内蔵しており、前記時間 T を測定することができる。

[0037] 検出回路 IC1 には、判定回路 IC2 が接続されている。判定回路 IC2 は、シングルチップのマイクロコンピュータで構成しており、検出回路 IC1 が output する情報 T に基づいて、乗員 1 の着座の有無を識別する。検出回路 IC1 がその出力ポート SOT に出力する信号は、2 値信号であり、シリアルデータとして、判定回路 IC2 の入力ポート IN3 に入力される。また、判定回路 IC2 は、アナログスイッチで構成されるスイッチ SW1 及び SW2 に制御信号を送り、それらの状態を切換えることができる。

*の場合に測定される時間 T を t2 とすれば次式が成立する。

[0033]

*の場合に測定される時間 T を t3 とすれば次式が成立する。

[0034]

[0038] 判定回路 IC2 の動作の主要部分を図 6 及び図 7 に示す。図 6 及び図 7 を参照して判定回路 IC2 のマイクロコンピュータの動作を説明する。電源がオンすると、あるいはイグニッションキーの操作に連動して動作するイグニッションスイッチ IG やアクセサリスイッチ ACC のオン/オフを検出すると、図 6 のステップ 61 で初期化を実施し、次のステップ 62 で「容量データ計算」処理を実施し、次のステップ 63 で乗員の有無を識別する。これらの処理が繰り返し実施される。ステップ 62 の具体的な内容が、図 7 に示す処理の内容である。

[0039] 図 7 のステップ 71 では、スイッチ SW1 及び SW2 を制御し、SW1 の共通端子 c と端子 a を接続し、SW2 の共通端子 c と端子 b を接続する。これによって、信号ライン Lx とアースとの間に接続される静電容量 Cx は、Cb + Cp になる。そこで、次のステップ 72 では、検出回路 IC1 を制御して時間 T の測定を実施する。検出回路 IC1 がここで測定した時間 T のデータを判定回路 IC2 に入力し、この値を t1 として内部のレジスタに保存する。

[0040] 次のステップ 73 では、再びスイッチ SW1 及び SW2 を制御し、SW1 の共通端子 c と端子 b を接続し、SW2 の共通端子 c と端子 a を接続する。これによって、信号ライン Lx とアースとの間に接続される静電容量 Cx は、Ca + Cp になる。そこで、次のステップ 74 では、検出回路 IC1 を制御して時間 T の測定を実施する。検出回路 IC1 がここで測定した時間 T のデータを判定回路 IC2 に入力し、この値を t2 として内部のレジスタに保存する。

[0041] 次のステップ 75 では、再びスイッチ SW1 及び SW2 を制御し、SW1 の共通端子 c と端子 b を接続し、SW2 の共通端子 c と端子 b を接続する。これによって、信号ライン Lx とアースとの間に接続される静電容量 Cx は、Ca + Cb になる。そこで、次のステップ 76 では、検出回路 IC1 を制御して時間 T の測定を実施する。検出回路 IC1 がここで測定した時間 T のデータを判定回路 IC2 に入力し、この値を t3 として内部のレジスタに保存する。

50 [0042] 次のステップ 77 では、これまでに測定し

た3個の時間データ t_1 , t_2 , t_3 に基づいて、前記第4式の計算を実施し、静電容量 C_p を求める。そして静電容量 C_p の値をレジスタ D_b に保存する。

【0043】図6のステップ6.3では、レジスタ D_b に保存された静電容量 C_p の値を、予め定めたしきい値 C_{ref} と比較した結果を、乗員の着座の有無を示す2値データとして生成する。この2値データは、判定回路 $I\ C_2$ から検出回路 $I\ C_1$ に送られる。検出回路 $I\ C_1$ が何らかの異常を検出していないければ、検出回路 $I\ C_1$ は、判定回路 $I\ C_2$ が検出した結果を示す2値データを、2値信号として、出力回路 $O\ C$ に出力する。出力回路 $O\ C$ は、検出回路 $I\ C_1$ から入力される2値信号に応じて、外部システム1.6をオン／オフする。

【0044】なお、上記実施例の構成は、次のように変更してもよい。まず、電極1.1及び1.3を構成する材料として、金属板、導電性樹脂、導電性塗料などを用いてもよい。また、電極1.1及び1.3の両方をシートベース部4.aに設置してもよいし、両方をシートパック部4.bに設置してもよい。あるいは、電極1.1及び1.3の一方をシートベース部4.aに設置して他方をボディ床面近傍に設置してもよいし、一方をボディ床面近傍に設置して他方をボディ天井に設置してもよい。更に、上記スイッチSW1, SW2をアナログスイッチに代えて、リレーなど他のスイッチ手段で構成してもよい。

【0045】

【発明の効果】以上のとおり本発明によれば、座席を構成する部材などの誘電率の変化の影響を受けにくい、第1の検出電極(1.3)と第2の検出電極(1.1)との間の静電容量(C_p)を検出することができるので、検出対象の誘電体の有無を判定する際に誤りが生じにくい。

【図面の簡単な説明】

【図1】 実施例の誘電体検出装置の構成を示すブロック図である。

【図2】 図1のECUの具体的な構成を示すブロック図である。

【図3】 図1の電極部分の電気回路を示す等価回路図である。

【図4】 図2の電気回路の一部分を示すブロック図である。

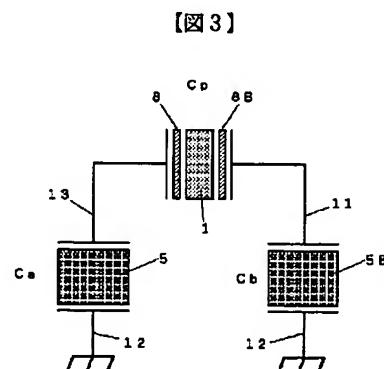
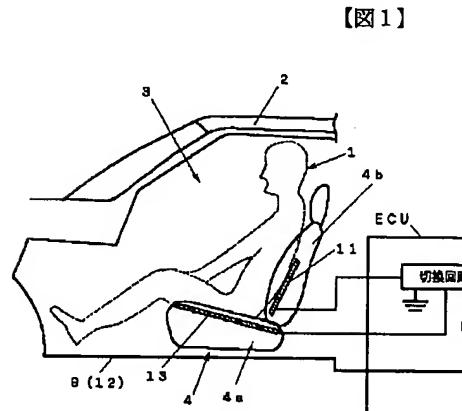
10 【図5】 図4に示す回路の信号の例を示すタイムチャートである。

【図6】 図2のIC2の動作を示すフローチャートである。

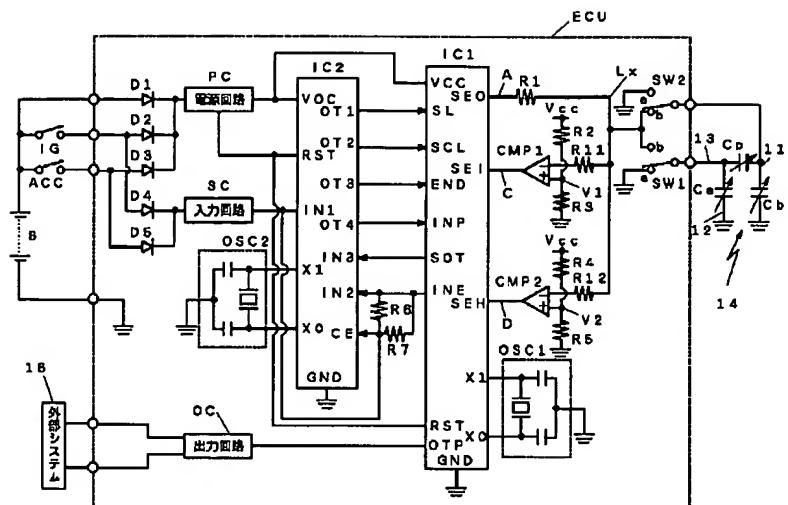
【図7】 図6のステップ6.2の詳細を示すフローチャートである。

【符号の説明】

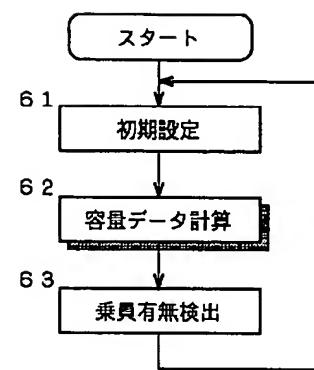
1 : 乗員	2 : 自動車
4 : 座席	4 a : シートベース部
	4 b : シートパック部
	5, 5 B : メインクッション
8, 8 B : 表皮	9 : ボディ
11, 13 : 検出電極	12 : アース電極
C _a , C _b , C _p : コンデンサ (静電容量)	
ECU : 電子制御ユニット	I C1 : 検出回路
I C2 : 判定回路	I C3 : 切換回路
L _x : 信号ライン	O C : 出力回路
SW1, SW2 : スイッチ	O SC : 発振器
B F : パッファ	G 1 : イクスクルーシブオアゲート
DET : 判定器	CMP1, CMP2 : アナログコンパレータ



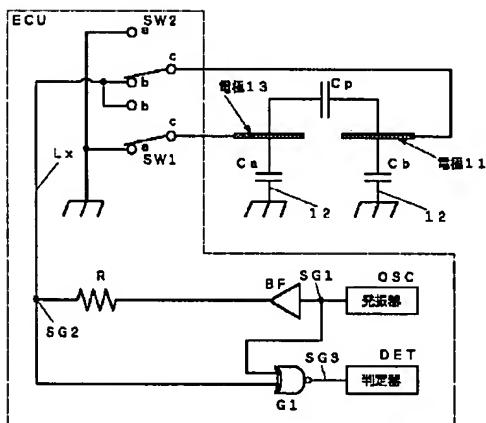
【図2】



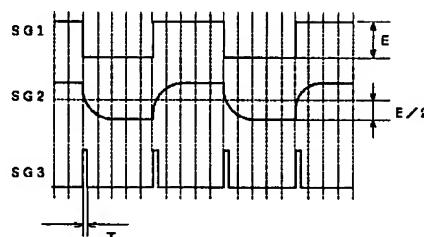
【図6】



【図4】



【図5】



【図7】

